

# LEVO

No.62

2015年 夏号



一般財団法人  
環境優良車普及機構

# NEWS

お客様訪問：環境優良車

有限会社寒川公衆衛生社  
新潟運輸株式会社

お客様訪問：環境機器

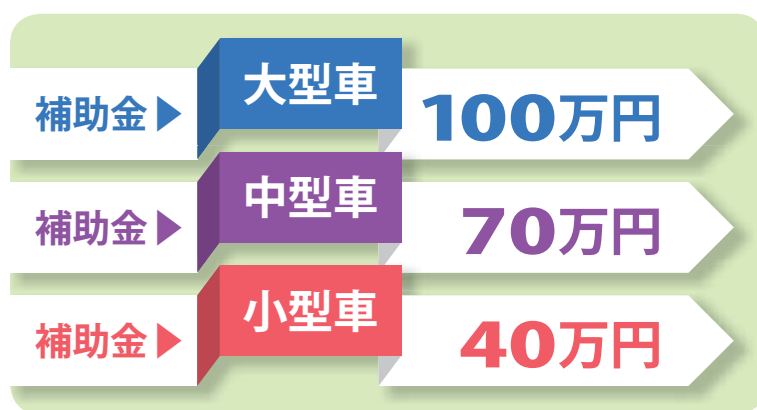
株式会社三栄運輸  
日輪商運株式会社・  
株式会社日輪浦安事業所

- ・平成27年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 申請受付中!!
- ・CNG・ハイブリッドトラック導入に対する補助金交付を受けるには?
- ・「大型天然ガストラックのモニター走行」による実証走行試験が終了
- ・LEVOが実施したエコドライブ指導の省エネ効果について
- ・新連載「なに? なぜ? エコドライブ!!」

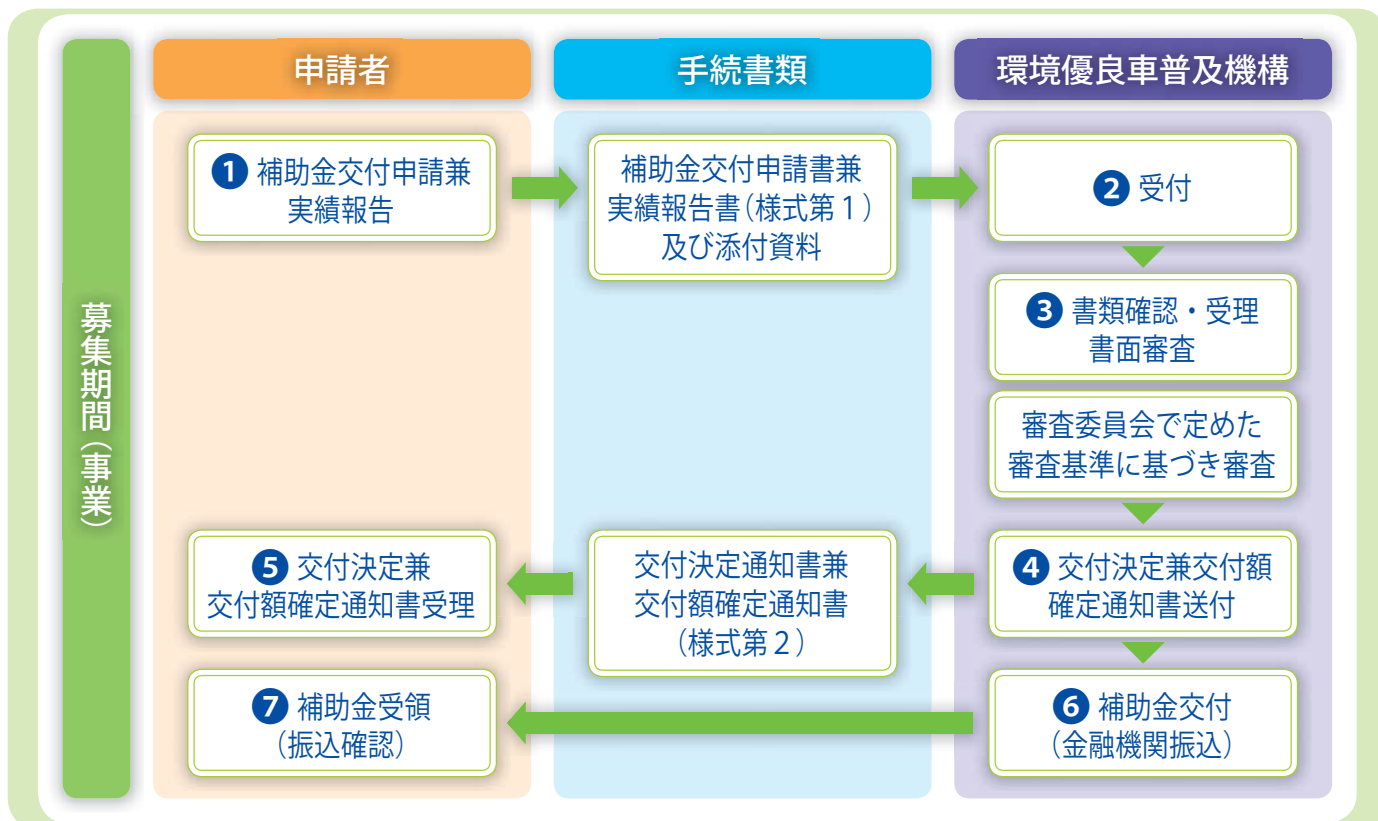
# 平成27年度 二酸化炭素排出抑制対策 (中小トラック運送業者における低炭素化推進事業) 事業費等補助金

申請受付中!!

使用年数が長い  
古いトラックを廃車して、  
先進環境対応型  
ディーゼルトラックを  
導入すると…



●添付書類をそろえてご申請いただき、審査を通過すると上記補助金が交付されます。



★予算執行状況、詳細及び申請書のフォーマット等は、ホームページにてご確認ください。

URL : [http://www.levo.or.jp/fukyu/hojokin/h27\\_index.html](http://www.levo.or.jp/fukyu/hojokin/h27_index.html)

# 事業概要

## 1. 補助対象事業者

- ① 一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者、第二種貨物利用運送事業者(ただし、「資本金3億円以下」または「常用する従業員300人以下」の事業者であること。)
- ② ①に貸し渡す自動車リース事業者

## 2. 補助対象

- ◆対象となる導入車両(先進環境対応型ディーゼルトラック)の基準
  - ・車両総重量3.5トン超であって、平成27年4月9日から平成28年1月29日までに新車登録されたもの
  - ・所有権留保が設定されていないこと(解除後の申請可)
- ◆対象となる廃車車両の基準
  - ・平成16年度以前に新車新規登録した事業用トラックであって、平成27年4月9日から平成28年1月29日までに廃車するもの
  - ・使用者名が新車登録する所有者名(リースの場合は使用者名)と同一であるもの
  - ・廃車するまでの過去1年間継続して自社で事業用トラックとして使用していたもの
  - ・廃車日の6ヵ月前の期日における自動車検査証が有効であること

## 3. 車両区分

- 車両がどの区分に該当するのかは、原則、車両型式で判断しますが、併せて下記のとおり車両総重量に基づいて区分を確認します。
- ・大型車：自動車検査証に記載された車両総重量が12トン超のもの
  - ・中型車：自動車検査証に記載された車両総重量が7.5トン超12トン以下のもの
  - ・小型車：自動車検査証に記載された車両総重量が3.5トン超7.5トン以下のもの

## 4. 予算総額

約28億円

## 5. 申請受付期間

- ・平成27年6月15日から平成28年1月29日まで
- ・上記期間満了前に予算額に達したときはその時点で受付終了(LEVOのホームページで受付状況を公表中)

## 6. 申請先

一般財団法人環境優良車普及機構 補助事業執行グループ 宛  
〒160-0004 東京都新宿区四谷2-14-8 YPCビル6階

お問い合わせ



一般財団法人環境優良車普及機構 補助事業執行グループ

TEL: 03-5341-4577 FAX: 03-5341-4578 メールアドレス: hojokin@levo.or.jp

ホームページ: [http://www.levo.or.jp/fukyu/hojokin/h27\\_index.html](http://www.levo.or.jp/fukyu/hojokin/h27_index.html)

# CNG・ハイブリッドトラック導入 に対する補助金交付を受けるには？

平成27年度の国土交通省低公害車普及促進対策費補助金の申請には、お近くの運輸局または運輸支局に「交付予定枠申込書」の提出が必要となります。申請者はトラックを使用する運送事業者が1台ごとに交付予定枠の申込書を提出し、内定通知書を取得して下さい〔リースで導入の場合も含む〕。

## 『交付予定枠申込書』提出を忘れずに!!

(内定通知を受けた車両のみ補助金申請ができます)



### 申請受付期間

#### ① 交付予定枠申し込み

**対象車両**：平成27年度に補助金申請を予定している全ての車両

**受付期間**：平成27年9月1日(火)から平成27年9月30日(水)まで

#### ② 補助金交付申請

		対象車両	受付期間
実績申請方式	<b>実績申請</b> ※交付予定枠の内定通知を受けたもの	平成27年4月1日～ 平成27年10月31日の間に 車両登録したもの	内定通知受領後 ～平成27年11月27日
		平成27年11月1日～ 平成27年12月31日の間に 車両登録したもの	内定通知受領後 ～車両登録日から30日
通常申請方式	<b>通常申請</b> ※交付予定枠の内定通知を受けたもの	平成28年1月1日～ 平成28年3月31日間に 登録する予定のもの (使用過程車のCNG自動車への 改造の場合は車検証の交付)	平成27年11月4日 ～平成27年11月27日
	<b>実績報告</b> ※通常申請をし、 交付決定通知を受けたもの	平成28年1月1日～ 平成28年3月31日の間に 車両登録したもの (使用過程車のCNG自動車への 改造の場合は車検証の交付)	補助事業の完了日 <sup>(注)</sup> から 30日又は平成28年4月1日 のいずれか早い日 (車両登録日は、交付決定通知 日からおおむね1週間以降)

(注)補助事業の完了日

- ・経年車の廃車なしの場合：車両登録日
- ・経年車の廃車ありの場合：車両登録日又は廃車日のいずれか遅い日



# 「大型天然ガストラックのモニター走行」による実証走行試験が終了

## 1. 実証走行試験について

一般財団法人環境優良車普及機構は、平成23年12月～平成27年3月までの3年4か月間にわたり、ポスト新長期規制適合ディーゼル車（いすゞ GIGA）をベースに改造した、3台の大型天然ガストラック（以下、大型CNG車）を用いて、15社、延べ17事業所においてモニター走行による実証走行試験を行いました。

実証走行試験での輸送内容は、積み合わせ貨物輸送をしたものが9事業所。一定の荷主から工業製品や飲料水などの貨物を受け取って輸送する貸し切り貨物輸送が8事業所。運行形態では、二地点間をできるだけ高速道路等を使って走行するものが11事業所。一定の地域内を運行するものが6事業所となりました。

## 2. 調査内容

現在、日本では大型CNG車がほとんど普及していないため、本実証走行試験では、運送会社が大型CNG車を使って営業運行を行い、その使い勝手を実際に経験することを大きな目的としています。このため、調査では、運転者、運行管理者、あるいは会社へのアンケートやヒアリングを中心に実施しました。

## 3. 調査の結果

### ●環境性能について

黒煙や臭いが無い点が、食料品や飲料の配送に適することに加えて、運転手からも運転が快適だという評価が、12社から出ています。また、車両の騒音・振動が少なく快適で、運転中の疲れが少なかったという評価が11社から出ています。大型車は中小型車より長距離・長時間運転



の形態が多いため運転環境が重要になることから、大型CNG車は、運転者からの評価が高かったと言えます。

### ●車両性能について

ほとんどの運転者から、出力、特に加速性能が弱いという評価がありました。低速トルクが低いために発進や加速性が良くない、また坂道での2速発進によるエコドライブが、ディーゼル車では容易だがCNG車では難しい、さらに坂道でのスピードアップが非常に困難であるなどの評価がでています。一方で軽量物を積載し平坦な道走る場合は、ディーゼル車に劣らない加速性が認められます。高速道路でも、高低差の大きい中央高速よりも、東名・名神・東関道などを利用した運転者や運送会社から相対的に高い評価が得られました。

### ●燃料充填について

燃料を毎日充填したり1運行で2充填したりと充填頻度が高いことは運転手にとって大きな負担に感じられると指摘されています。また、燃料の充填時間が長い、充填所が少ないことなど、従来からCNG車について指摘されている課題もこの大型CNG車の実証走行実験で明確になりました。

## 4. 大型CNG車の普及に向けて

モニター走行による実証走行試験の結果を今後の大型CNG車の開発・普及に役立てて参りたいと考えています。

### 実証実験概要

	2011年12月～ 2012年2月	2012年3月～	2012年10月～	2013年2月～	2013年7月～	2013年11月～	2014年4月～			
<b>#1 3軸高床車</b> 燃料タンク 793ℓ 		<b>A社</b>		<b>B社</b>		<b>C社</b>	実証走行試験終了	(一般事業用として活用)		
		積合貨物輸送		積合貨物輸送		積合貨物輸送				
拠点を中心に地域内輸送		二地点間長距離輸送		二地点間中距離輸送						
<b>#2 4軸低床車</b> 燃料タンク 721ℓ 	<b>D社</b>	<b>E社</b>	<b>F社</b>	<b>G社</b>	<b>H社</b>	<b>I社</b>				
	貸切貨物輸送	貸切貨物輸送	貸切貨物輸送	積合貨物輸送	貸切貨物輸送	積合貨物輸送				
二地点間中距離輸送		拠点を中心に地域内輸送	二地点間中距離輸送	拠点を中心に地域内輸送	二地点間中距離輸送	二地点間中距離輸送				
<b>#3 4軸低床車</b> 燃料タンク 821ℓ 	<b>J社</b>	<b>I社</b>	<b>K社</b>	<b>L社</b>	<b>M社</b>	<b>N社</b>			<b>O社</b>	<b>K社</b>
	貸切貨物輸送	積合貨物輸送	積合貨物輸送	積合貨物輸送	貸切貨物輸送	貸切貨物輸送			貸切貨物輸送	積合貨物輸送
二地点間長距離輸送		二地点間中距離輸送	拠点を中心に地域内輸送	二地点間中距離輸送	二地点間中距離輸送	拠点を中心に地域内輸送			拠点を中心に地域内輸送	二地点間中距離輸送

お客様訪問  
環境優良車  
CNG車導入



神奈川県寒川町で、町内および周辺自治体の家庭ごみや産業廃棄物収集運搬事業などを行う寒川公衆衛生社。同社で運営するエコ・ステーションは、自社車両だけでなく周辺事業者の車両にとっても、天然ガス充填の重要な拠点の役割を担っています。

お話を  
くださった方

神奈川県高座郡寒川町  
有限会社 寒川公衆衛生社

代表取締役社長 高波信幸氏

# エコ・ステーションを運営し 地域のCNG車普及に貢献

## モデルケースとしてCNG車を導入

神奈川県湘南地域に位置し、東京や横浜のベッドタウンとして発展してきた寒川町。町内には相模国一之宮の寒川神社が鎮座し、初詣の際などは多くの参拝客で賑わいを見せます。

そんな寒川町に本社をかまえる有限会社 寒川公衆衛生社は、先代社長の高波洋氏によって昭和35年に設立、現社長の信幸氏は二代目となります。町内のし尿くみ取りでスタートした会社は、その後、一般廃棄物収集運搬や産業廃棄物収集運搬、浄化槽維持管理、一般貨物自動車運送など多くの事業を手がけ発展してきました。

同社がCNG車を導入したのは平成13年のこと。環境問題がクローズアップされ、国や県なども低公害車にシフトを進めていた時期にあたります。

CNG車導入のきっかけについて、「県が低公害車の導入を検討するにあたって、人口約5万人の寒川町をモデルケースとして、『町内のごみ収集をすべて低公害車でやってみてもらえないか』という打診があり、寒川町から私どもにお話がきたのがきっかけです」と、高波社長は話します。

### 会社DATA

- 設立：昭和35年7月 ●資本金：300万円 ●従業員数：30名
- 事業内容：一般廃棄物収集運搬業、産業廃棄物収集運搬業、一般貨物自動車運送業、圧縮天然ガス販売など
- 拠点：本社営業所など7営業所・事業所
- 保有車両：18台（うちCNG車15台）



「CNG車の普及にはインフラの整備も重要」と話す高波社長



寒川公衆衛生社が運営するエコ・ステーション

## 自社運営のエコ・ステーションを町内にオープン

CNG車を運用し始めると、天然ガスの充填が不便という問題が出てきました。相模川を挟んで寒川町と隣り合わせの平塚市に充填のためのエコ・ステーションがありましたが、そこに行くには常に渋滞している橋を往復しなければなりません。

決まった曜日と場所でのごみの収集運搬業務以外にも、同社の事務所には粗大ごみなどの引き取り依頼の連絡がひっきりなしに入ってきます。

高波氏は「渋滞の中をガスの充填のため往復すると、時間的にも燃費を考えても効率が良くありません。この問題をどうにか解決したいと思案した末に、補助金を活用し自社でエコ・ステーションを運営するしかないと考えたのです」と話してくれました。

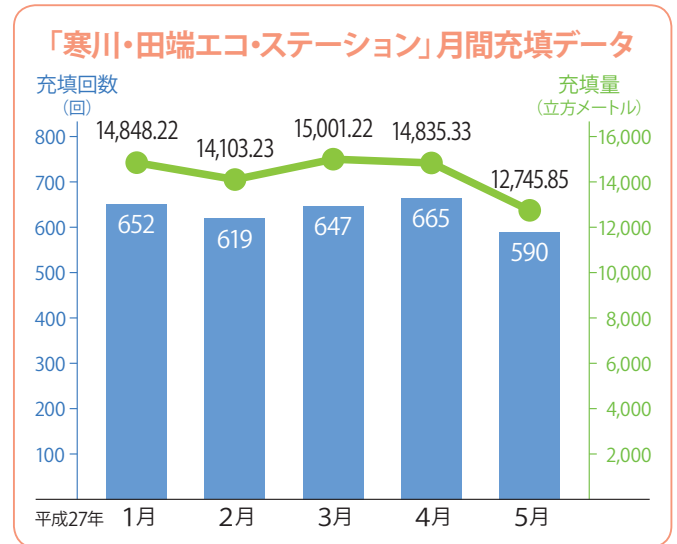
こうしてCNG車の導入から一年後の平成14年、寒川町内に自社運営の「寒川・田端エコ・ステーション」がオープンしました。

## ステーションに付加価値を付け 自社・他社CNG車の拠点に

エコ・ステーションを運営するうちに、近隣事業者のドライバーにとって、ガスの充填をするためだけにステーションに来るのは負担ではないかと考えるようになりました。そこで、充填施設だけではなく洗車スペースを設けるなどステーションに付加価値を持たせました。

こうした工夫もあって、同社のエコ・ステーションは、自社のCNG車だけでなく近隣事業者のCNG車にとっても、なくてはならない重要な拠点になっています。

高波氏は「先の東日本大震災の際、会社のCNGの軽トラックのおかげで、私自身仕事への影響が少なく済んだことを実感しました。そのような経験からCNG車のメリットを大いに感じています。これからは日々の仕事と平行して、CNG車の普及活動にも積極的に取り組みたいと考えています」と語ってくれました。



エコ・ステーションには自社だけでなく近隣事業者の重要な拠点。大型車を開発しているメーカーが充填テストにも利用

CNG車と社員のみなさん

お客様訪問  
環境優良車  
大型CNG車導入



お話を  
くださった方

揺るぎなき環境への信念で  
先進的な活動を継続  
新潟運輸株式会社

取締役 関東統括長 飯野正雄氏  
上尾支店 支店長 多部田進永氏  
業務部 次長 繁野修身氏

「おまわりをお届けする新潟運輸」をモットーに全国100カ所の支店・営業所を持ち、環境保全に対して先進的な経営を行う新潟運輸。保有車両の約1割に当たる283台のCNG車を稼働させ、大型CNG車の導入にもいち早く取り組んでいます。今回は大型CNG車を常駐している上尾支店様に新潟本社と東京の関東統括より皆様にお集まりいただきお話を伺いました。

創業者、佐藤斎(いつき)氏が掲げた社是・社訓を守り続ける



右から多部田支店長、白川彰課長代理(関東統括 車両課)、繁野次長、飯野関東統括長、ドライバー中野渡氏

創業者の熱い思いを今に引き継いで



「医薬品、食料品なども扱っていますので、環境に優しい取り組みをしていることをもっと訴えていかなくては」飯野関東統括長

「『公共の道路を使わせていただき、排気ガスにより、皆さんにご迷惑をかけながら仕事をさせていただいているわけですから、それを削減する努力を怠ってはならない』という創業者の環境への思いを歴代の経営陣が継承し、72年目を迎えた今も変わらず弊社を支える企業理念となっています。」(飯野関東統括長)。

創業者、佐藤斎(いつき)氏が掲げた社是、社訓「誠実」「たゆまざる努力」を基に、「顧客第一主義」を貫き通す同社。とくに環境保全対策に関しては、同業他社に先駆けて積極的な活動をしています。「創業当時から社員の結束が固く、国がこうだと言えば、『じゃあうちがやろう!』と何でも一番をめざしてきましたか



「CNG車を使う意義をドライバー全員に浸透させていかなくてはいけない」多部田支店長

会社DATA

- 設立：昭和18年10月 ●資本金：8,100万円 ●従業員数：3106名
- 事業内容：貨物自動車運送事業、貨物利用運送事業、通関業、倉庫業、物品販売業、旅行業、警備事業、医療関連事業
- 拠点：本社(新潟市)、支店・営業所100カ所
- 保有車両：2649台(うちCNG車283台=大型車1台、2トン車160台、4トン車122台)





上尾支店の平成27年度の目標。社員全員が直筆のサインで決意表明

ら、業界の中ではグリーン経営もCNG車の導入も早かったです(多部田支店長)。

## 大型CNG車導入のきっかけと経緯



「すでにいすゞ自動車様へは大型CNG車の生産一号車を購入する手はずになっています」 繁野次長

「現在、弊社では大型CNG車を導入するに当たり環境省と国土交通省が連携する『二酸化炭素排出抑制対策事業費補助金』、『物流の低炭素化促進事業』の一環で『大型CNGトラックによる中距離貨物輸送分野の低炭素化のモデル構築事業』に、日本自動車ターミナル株式会社とタッグを組んで、協力賛同企業

(東京ガス、いすゞ自動車)、団体様から全面的な協力をいただいて、共同で参画させていただきます(繁野次長)。

この事業は、平成26～27年の2年間で実施される、大

「アクセルワークのタイミングがディーゼルとは違いますので、慣れるまで少し時間がかかりましたね。今では、運転全般に関しても、充填所に関しても、問題はありません」と語るのは、上尾支店最古参のドライバー、中野渡薫氏。多部田支店長からの絶大な信頼を得て大型CNG車のドライバーを任されている



あまたある運送会社の中で車体の文字がシールではなく、職人技による手描きペイントなのは同社だけ



[聞き手] 一般財団法人 環境優良車普及機構 事業部調査役 原田訓男  
連載『お客様訪問』では、全国のお客様の現場でお話をお伺いします。

型CNGトラック用天然ガス燃料供給設備の増強(日夕)と新車の大型CNGトラック(同社)を使用して運行させるものであり、本年が最終年に当たります。この事業に弊社が参加したのは、「日本自動車ターミナル様からのお誘いも大きな一因ですが、元来弊社の経営陣は、環境問題に強い関心を持っており、同業他社に先駆け、CNG車をはじめとする環境優良車の導入にも積極的に取り組んできたこと。また平成25年6月、早稲田大学マーケティング・コミュニケーション研究所の主催で開催された『グローバルスタンダードに向けた天然ガス自動車普及戦略シンポジウム』の中で、いすゞ自動車様が大型CNG車を2015年に市場投入すると明言されたことも、大きな一因です」(繁野次長)。

## CNG車の普及にはすべての企業に関心を

「環境に関わる問題は、一部の業者だけが取り組んでも大きく進展するものではなく、関わるすべての企業と関係者が真剣に、前向きに取り組まなければならない」と繁野次長は語ります。「平成9年からCNG車を導入しているのですが、ごく一部のお客様を除き、評価が見えてこないのが現状です。荷主様からご理解していただけますよう、さらに強固に取り組む必要があります」(飯野関東統括長)。「お客様にも少し関心を持っていただければ、普及につながるのではないのでしょうか」(多部田支店長)。というように、CNG車の普及には、荷主をはじめとする関係者がそれぞれの立場を越え、議論する場を持ち、問題や課題の解決に向かっていかなくてはならないと語ってくれました。

お客様訪問

環境機器  
EMS導入



お話を  
くださった方

神奈川県海老名市 **株式会社三栄運輸**

代表取締役 **三田春樹氏**

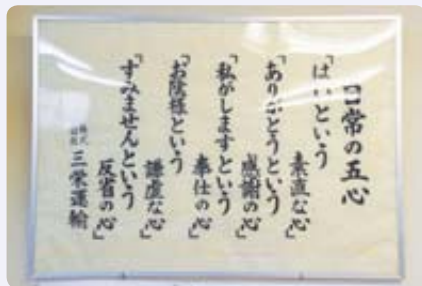
# 自動車産業の物流の担い手 として全車両にEMSを導入

自動車産業の物流を担い、サスペンションや計量器など  
自動車の部品を中心に輸送する三栄運輸。  
EMSの導入後はルールやマナーの意識も定着し、  
さらなるエコドライブの向上をめざしています。

## 「日常の五心」をモットーに 品質向上を常に心がける

三栄運輸は昭和52年、初代社長の  
三田光昭氏によって神奈川県海老名  
市に設立されました。

オフィスの壁には「日常の五心」とい  
うものが掲げられています。これは光  
昭氏が尊敬する教育者からいただき、  
企業活動を行ううえでのモットーとし  
て取り入れたもの。現社長の春樹氏



先代社長が取り入れた「日常の五心」は、  
現社長の下でも引き継がれ大切にされている

の下でも引き継がれ、心の拠り所とし  
て大切にされています。

同社は長年、サスペンションや計量  
器など自動車の部品を輸送し、自動

車産業の物流を担ってきました。その  
経験や知識を生かし、現在では高品  
質の物流を荷主の出荷・到着時間の  
要望に合わせた運行ダイヤの作成や  
物流プロセスの改善など、物流品質  
の向上を常に心がけています。

## 厳しめの設定にも 速度超過はほとんどなし

三栄運輸がEMSを導入したのは平  
成19年のこと。補助金を利用して、同



社のすべてのトラックに導入しました。

三田氏は「EMSを導入することでアナログのタコグラフでは難しかった、より細やかな安全管理ができると考えたのもきっかけの一つです。高速道路でのスピードの上限を85km、エンジンの回転数を1500回転に設定していますが、スピードオーバーなどはほとんどありません。何かの理由で設定を超えたとしても、EMSの細かいデータを見ながら指導や話し合いを行っています」と話します。

さらに、ドライバー一人ひとりの、いわばカルテのようなファイルを作成して独自の基準で指導を行うほか、加盟団体や公共の適性診断、マナー講習会なども積極的に活用することで、ドライバーの安全と荷物の安全確保に務めているとのことでした。

## 目標省エネ率を上回り 6%前後の改善も達成

EMSを導入したもう一つの大きな理

### 会社DATA

- 設立：昭和52年5月
- 資本金：5000万円 ●従業員数：65名
- 事業内容：一般貨物自動車運送事業、  
貨物利用運送事業、倉庫業など
- 拠点：海老名本社営業所、静岡営業所
- 保有車両：トラック・ローリー41台  
(全車EMS導入車)、バン2台

濡れてはいけない自動車部品を運搬するため、ウイング車は大型32台、中型4台を保有。もちろんそのすべてにEMSが導入されている



### EMS機器導入前後 1年間の燃費比較

(本社営業所導入車両20台)

月	平成18年	月	平成19年
1	3.7 km	1	4.2 km
2	3.9 km	2	4.2 km
3	4.0 km	3	4.3 km
4	4.4 km	4	4.4 km
5	4.2 km	5	4.5 km
6	4.2 km	6	4.5 km
7	4.2 km	7	4.7 km
8	4.2 km	8	4.4 km
9	4.2 km	9	4.6 km
10	4.1 km	10	4.6 km
11	4.1 km	11	4.6 km
12	3.8 km	12	4.6 km
平均	4.08 km	平均	4.45 km

由は、環境面を考慮してとのことでした。そこには物流企業であることに加え、自動車産業を支える一員として、環境負荷低減を進めるという高い意識があったようです。

三田氏は「目標省エネ率3%で取り組み始めましたが、効果はすぐさま

した。一年目で4.42%の改善率を達成し、翌年は4.92%とさらに向上。6%前後まで改善した年度もありました。もちろん燃費も向上して小さな事故もなくなりましたので、ドライバーの安全運転、エコドライブの意識は定着してきていると思います」

さらに、「仕事やプライベートなどで車を運転しているときに、まわりを走っているたくさんのトラックと比べて感じるのは、『うちのドライバーは優しい運転してる』ということです」と三田社長は語ってくれました。

三田社長もおっしゃるように、EMSの導入の効果は、環境面だけでなく、「周囲の車やドライバーに対しても優しい運転につながる」というマナー面への効果も大きいと言えます。



速度やエンジン回転数は厳しめに設定。エコドライブの意識が定着し、設定をオーバーすることはほとんどない

お客様訪問

環境機器  
EMS導入



お話を  
くださった方

# 高レベルの安全文化を EMS導入でさらに向上・発展

液体化学品専門輸送会社として、徹底して安全を追求し続ける日輪グループ。平成21年に全車両にEMSを導入し、高レベルの安全運転を実現しています。今回は、千葉県浦安市にある日輪商運株式会社、株式会社日輪浦安事業所でお話をお伺いしました。

千葉県浦安市 **日輪商運株式会社・株式会社日輪浦安事業所**

株式会社日輪 常務執行役員管理本部長・生産副本部長 兼 管理本部 企画調達部部长 **藤井謙二氏**

株式会社日輪 上席執行役員運輸事業本部 本部長 兼 安全管理指導部 部長 **金子 隆氏**

株式会社日輪 浦安事業所 日輪商運株式会社 所長代理 **江上剛広氏**

## “太陽マーク”をシンボルに 高い安全文化を誇る

昭和46年、千葉県浦安市で化学品専門輸送会社としてスタートした日輪グループは、全国の石油コンビナートの近くに物流拠点(事業会社)を展開し、現在、全国ネットで配送業務を行っています。「ローリー陸上輸送」「鉄道輸送」「コンテナ/製造・プラント」の三つの部門から構成され、分社化された13の事業所・営業所を統括管理

しているのが株式会社日輪です。雪深い福井県の出身であった創業者の“太陽”への思いにより、ローリー事業所名は、すべて太陽にまつわるネーミングです。「気迫・創造・着実」を社とする同グループの特徴として挙げられるのは、高いレベルの安全文化。取り扱いに細心の注意を払わなければならない液体の化学品を扱う専門輸送会社として、妥協を許さない確固たる姿勢で、乗務員の安全意識と運転、業務のスキル向上に邁進し、独自の安全文化を構築しています。

## 設定速度超過回数・ 距離・時間が 飛躍的に改善!

同社がEMS導入を視野に入れたのは平成20年です。藤井常務執行役員によると「平成20年の夏前、原油価格が高騰。もとより経費削減には注力していましたが、ここで今一度、経費を洗い出し、全社を挙げて改善計画を出してみたところ、その一つにデジタコ導入案が出たのです。検討を繰り

千葉県浦安市の株式会社日輪 浦安事業所・日輪商運株式会社にて。  
左から藤井常務執行役員、金子上席執行役員、江上所長代理





全車両に導入されているEMS。レンズ面には自社で独自開発したカメラカバーを装着。荷主先等の撮影禁止場所で乗務員がワンタッチで開閉できる(特許取得)

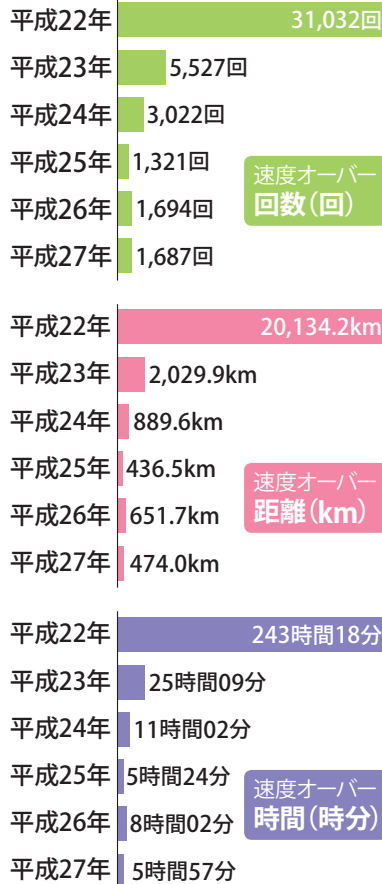
返し、かなりの効果があり、また、速度抑制等安全性向上にも大きく寄与すると判断し、平成21年に助成金を活用し全車両に導入しました。導入後、設定速度を超えた回数、距離、時間が大幅に改善され、この6月では設定速度を超えた回数は95%減、距離・時間では98%減という驚異的な数字が出たそうです。「運転、作業、安全意识などを向上させるために取り組んでいるのが安全資格評価制度です。そこに今年からデジタコ評価を反映し、評価に応じて3か月に一度、報奨金を出しています。このことで、形骸化されない評価制度になったと思っています」(金子上席執行役員)。「運転評価点は平成22年は平均点が83.4だったのが、1年後には94.35になり、今年の6月には97.78にまで上がっています。どんどんレベルが上がっています」(藤井常務執行役員)。

導入によって発生するデメリットをお聞きしてみると「導入して5年ですが、3月で現在使用している機種が製造中止になるなど、新しい機器への更新スピードが速すぎるような気がします。また、導入前後を比較すると業務の効率化に関しては効果は出てい

## EMS機器導入直後から現在までの社内速度基準オーバーの回数・距離・時間の比較

(出典：(株)日輪 資料より)

同社の設定速度は、高速道路80km、有料道路70km、一般道路60km。その設定速度を超えた回数、距離、時間を導入直後の平成22年～平成27年の1月時を比較(平成27年は6月)。飛躍的な導入効果が目に見えてわかります。



創業者自らが描いた“太陽マーク”が日輪グループのシンボル。高速道路80km走行を宣言!



ると思いますが、今後は、すべてデジタコによる日報に切り替えられるよう、弊社の多岐にわたる業務拡大に連携するような機器のレベルアップに期待しています」(藤井常務執行役員)。

## 徹底した実践教育と訓練 製造工場と共に安全管理

同社の乗務員は、運搬する化学品に対する知識はもちろん、危険物に対する知識も必要になることから、浦安に新人の研修センターを併設し、徹底した実践教育・訓練を行い、安全意识・スキルの高い“日輪基準乗務員”の育成を積極的に行っています。またグループ内にはタンクローリー製造工場があるというのも大きな特徴です。乗務する側からのリクエストや製造側からのアドバイスという双方向の意見交換は、安全管理向上の面で同社の大きなアドバンテージとなっています。

### 会社DATA

- 設立：昭和47年10月 ●資本金：3650万円
- グループ総資本金：5億3969万円
- 従業員数：499名(グループ総人員)
- 事業内容：貨物運送取扱事業、一般貨物運送事業、通運事業(第二種利用運送事業)など
- 拠点：株式会社日輪(東京都/グループ各社の統括管理)、ローリー事業所13カ所、通運営業所12カ所、製造部2カ所
- 保有車両：500台(全車両にEMS導入)

# エコドライブ指導の省エネ効果について



平成25年度省エネ型ロジスティクス等推進事業費補助金  
(省エネ型陸上輸送実証事業〈省エネ型トラック運送に係るエコドライブ総合プログラム実施の実証事業〉)でLEVOが行った燃費データの集計結果

## 1. 事業概要について

一般財団法人環境優良車普及機構は、平成25年10月に経済産業省と国土交通省の連携事業でパシフィックコンサルタンツ株式会社が公募した平成25年度省エネ型ロジスティクス等推進事業費補助金(省エネ型陸上輸送実証事業〈省エネ型トラック運送に係るエコドライブ総合プログラム実施の実証事業〉)に参加しました。

本事業は、事業用トラック(いわゆる営業用トラック)及び自家用トラックに係る事業者が専門のコンサルタント会社からのエコドライブ指導を受けるために必要な経費などを支援し、実燃費改善を図ることにより、トラック輸送の省エネ化の取り組みを促進するものです。

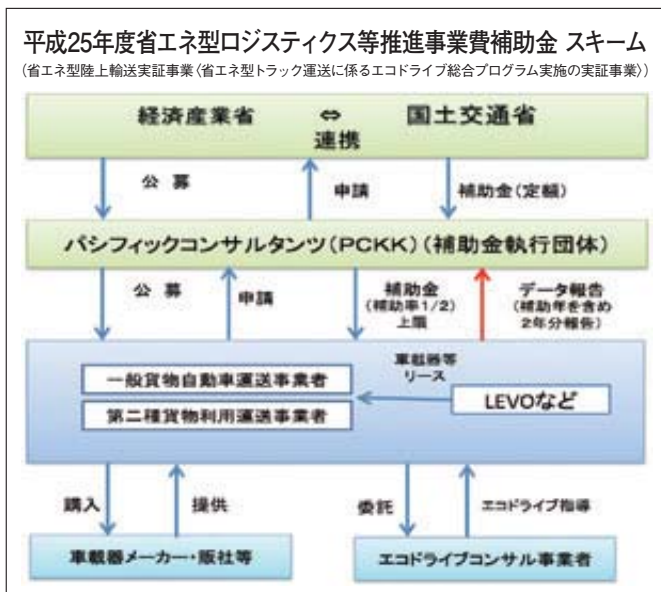


図 省エネ型トラック運送に係るエコドライブ総合プログラム スキーム

パシフィックコンサルタンツ株式会社の交付決定を受けた事業者は、LEVOのエコドライブ講習を受講し、省エネ化の取り組みを行い、平成25年度及びその後1年間について、車両の燃費をモニターしました。

ここでは、LEVOリースでEMS機器を導入した事業者のおよそ4,600台の車両に関するエコドライブ指導前の1か月の燃費データ、エコドライブ指導後の1か月の燃費データおよび平成26年度四半期毎1週間分の実燃費データに

ついて平均燃費改善率の推移をまとめましたので報告いたします。

## 2. 調査結果

燃費データは、対象車両1台ごとに走行距離と燃料充填量を満タン法で測定しました。

なお、当該結果は、平成25年度省エネ型陸上輸送実証事業において、LEVOが共同申請を行った事業者の車両についてエコドライブデータ(燃費)を取りまとめたものであり、平成25年度省エネ型陸上輸送実証事業の全体のデータを取りまとめたものではありません。

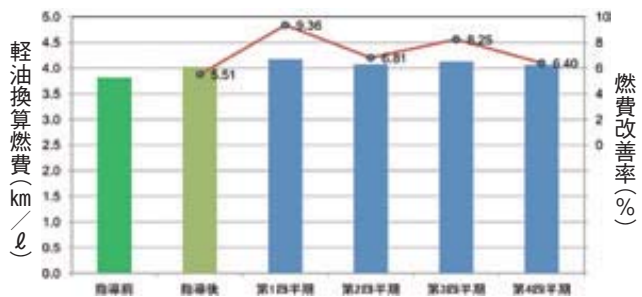
### LEVOが実施したエコドライブ指導の省エネ効果について

比較対象データ.....

①平成25年度：エコドライブ指導前1か月、エコドライブ指導後1か月

②平成26年度：四半期毎1週間分(計4週間分)の実燃費データ

※第1四半期は平成26年5月、第2四半期は8月、第3四半期は11月、第4四半期は平成27年2月の1週間分の実燃費データ



注) 当該結果は、平成25年度省エネ型陸上輸送実証事業において、LEVOが共同申請を行った事業者の車両についてエコドライブデータ(燃費)を取りまとめたものである。平成25年度省エネ型陸上輸送実証事業の全体のデータを取りまとめたものではない。

## 3. まとめ

対象車両全体のエコドライブ指導前の1か月間の平均燃費は、3.82km/l(軽油換算)でしたが、エコドライブ指導後の1か月間の平均燃費は、4.03km/l(軽油換算)となり、約5.5%の燃費改善が図られました。

また、その後1年間にわたり、6%を超える燃費の改善が図られていることがわかりました。

エコドライブを実践することにより、燃費向上による省エネ対策が図られ、更には温暖化ガス削減対策として、大きくかつ安定的な効果が得られることが期待されます。

# 早期発見・治療が安全運転につながります

## 延べ48,441名の 受診実績

一般財団法人 運輸・交通SAS対策支援センターは、平成23年の事業開始から、延べ48,441名の方に検査を受診頂いております。

(平成27年3月末日現在)

## SASスクリーニング 検査とは

スクリーニング検査では、パルスオキシメーターを指に装着し、睡眠時の動脈血酸素飽和度 (SpO<sub>2</sub>) と脈拍数を測定し、SAS (睡眠時無呼吸症候群) の可能性を測定します。

検査機関や病院に出向く必要はなく、ご自宅あるいは仮眠施設で簡単に測定ができます。検査にはリラックスした状態で連続した睡眠が4時間以上記録されることが必要です。

※SpO<sub>2</sub>……血液中にどの程度酸素が含まれているのかを示します。

## 検査後について

検査終了後は、記録されたデータをもとに専門医が診断・評価・判定し、お手元に封書にて検査結果を送付します。SASの疑いがある方 (D又はE判定の方) には、専門医の紹介状を合わせて同封しております。検査結果 (封筒一式) を医療機関に提出し、精密検査、治療をお受けください。

## 利用者の声

指に違和感もなく、朝まで気にすることなく眠れました。顔や頭に器具をつけることになると寝づらいと思うのですが、手ならまったく問題がなかったです。

意外と簡単でした。寝ている間のいびきが気になっていましたが、検査を受けてみたところ、結果は良好だったので安心しました。(50代男性)

ご自宅で簡単に  
検査できます



## 当財団の特徴

- 再検査率が非常に低いです。(要再検査となるF判定が全体の約2%です)
- 検査機器は、複数人でお申し込まれても、1人1台お使いいただけるように貸出しいたします。
- 検査機器ご返却後、検査データの分析をし、専門医がひとりずつチェックを行い、評価・判定します。[医学博士 平田恭信先生 東京通信病院 病院長]
- 睡眠時無呼吸症候群による事故を未然に防ぐため、運送会社様のみならず、生活習慣病を未然に防ぐ観点から、一般企業様にも広くご利用頂けるよう取り組んでいます。



〒160-0004 東京都新宿区四谷3丁目2-5 全日本トラック総合会館2階

一般財団法人  
運輸・交通SAS対策支援センター

お問い合わせ先：TEL 03-3359-9010  
<http://www.sas-support.or.jp>

SAS対策センター

検索

# LEVO 人と環境に優しい車社会へ

LEVOは環境優良車(CNG車等)リース事業、環境EMS機器リース事業、物流施設省エネ設備リース事業、輸送関連機器リース事業を通じ、運送事業者様の省エネ・環境・安全の取り組みを後押しします。お客様からのお問い合わせ、ご要望にすばやく対応するため、各部署の電話番号をご案内させていただきます。



## 事業部

### 業務班：環境優良車(低公害車)関連

- 車両に関するリースのお見積り、ご契約、お問い合わせ
- 車両に関する補助金申請等

TEL : 03-3359-8536 FAX : 03-3353-5430

### 審査班：省エネ・環境・安全機器関連

- EMS、電動フォークリフト、LED等環境機器関連
- ドラレコ、スリープバスター等安全機器関連
- その他機器等一般リース

TEL : 03-3359-8465 FAX : 03-3353-5435

## 総務・リース管理部

## リース事業全般

- 社名・住所・ご連絡先の変更手続き
- 再リース、買取、返却等リースアップ時の手続
- リース料等お支払い関係

TEL : 03-3359-8461(代表) TEL : 03-3359-8538(変更・リースアップ関係) FAX : 03-3353-5439

## 企画調査部

## 貨物自動車用ドライブレコーダの選定、調査研究関連

- ドライブレコーダ選定事業、エコドライブ総合診断事業
- 自動車環境講座の申込み他

TEL : 03-3359-9008 FAX : 03-3353-5431

## 補助事業執行グループ

## 二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 (中小トラック運送業者における低炭素化推進事業)

TEL : 03-5341-4577 FAX : 03-5341-4578 メールアドレス : [hojokin@levo.or.jp](mailto:hojokin@levo.or.jp)



今号からの新連載「なに?なぜ?エコドライブ!」では、エコドライブにまつわる「なに?」「なぜ?」

について、レボまる君がそのメカニズムを分かりやすく解説していきます。

次号から本格的にエコドライブの代表的な手法を解説します。皆さんも既にご存じの項目も多いと思いますが、皆さんはここに示した手法のうち、いくつかのエコドライブを実践しているのでしょうか? まだ実践していないものがあれば、ぜひ実践してみてくださいね。

今号では「どういったエコドライブの手法があるか」を示しましたが、次回からは「なに?」「なぜ?」についてわかりやすく解説していきますので楽しみに。

### エコドライブのいろいろ

- 1 急発進、急加速をしない
- 2 早めのシフトアップ
- 3 経済速度で走ろう
- 4 定速走行で走ろう
- 5 アイドリングストップ
- 6 無駄な荷物を減らす
- 7 タイヤの空気圧を適正に
- 8 十分な車間距離
- 9 エンジンブレーキの活用
- 10 EMS って知ってる?

